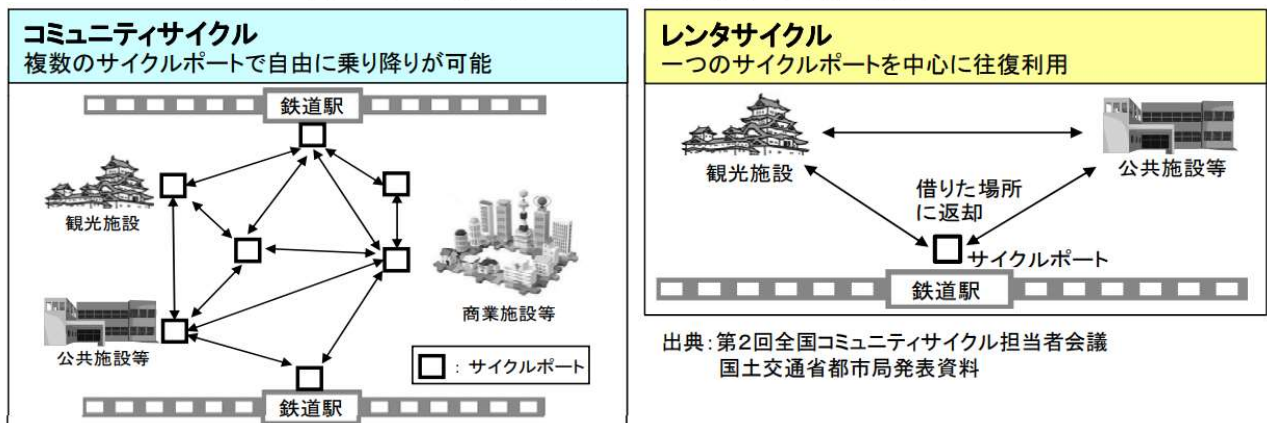


1 実証実験の概要

(1) 目的

民間事業者によるコミュニティサイクル（注１）・ビジネスの本市域における本格導入及び継続実施を見据え、①本市域内の JR・阪急・阪神の鉄道駅相互間における南北方向の移動の利便性の向上に資すること、②尼っ子リンリンロードや尼崎 21 世紀の森など新たな魅力の発見の手段となりうることの 2 点を実証するため実施した。

■ コミュニティサイクルとレンタサイクルの違い



注１ コミュニティサイクルは 1 つのサイクルポートでの往復利用だけでなく、複数のサイクルポートで自由に乗り降りができるものである。なお、運営事業者のシステムである「HELLO CYCLING」では、「サイクルポート」を「ステーション」と呼んでいる。

(2) 実施期間

平成 30 年 12 月 1 日から令和 2 年 3 月 31 日まで

(3) 実施体制

主体 (注 2)	運営主体…株式会社阪神ステーションネット・シナネン サイクル株式会社・OpenStreet 株式会社 共同事業体	実施主体…兵庫県及び尼崎市
主な 役割	・ 実証実験に係る事業の運営 ・ 施設及び器材（自転車・サイクルポート等）の整備、維持管理、撤去及び原状回復 ・ 違法駐輪予防策 ・ 兵庫県及び尼崎市が提供するサイクルポート用地以外でのサイクルポート用地の確保 ・ 利用者への周知・広報 ・ 利用者アンケート及びデータの収集等 など	・ 実証実験全体の総括 ・ 兵庫県及び尼崎市が提供するサイクルポート用地の確保 ・ 市民等への周知・広報

注 2 同実証実験に係る事業の運営に要する費用はすべて運営主体の負担とし、実施主体は、補助金、委託料、その他一切の費用を負担しない方式で実施した。

(4) 実験規模

同実証実験開始時、市内 12 箇所のサイクルポート（58 のラック・区画）において、20 台の電動アシスト付自転車と同実証実験を開始した。自転車及びサイクルポートについて順次、増設を行い、実験最終日である令和 2 年 3 月 31 日時点のサイクルポートの一覧は、以下のとおりである。

No.	名称	住所	ラック・区画数
1	武庫之荘駅前南口自転車駐車場（R2. 3. 31 廃止）	南武庫之荘 1－1	6
2	JR 立花駅北自転車駐車場（R2. 3. 31 廃止）	立花町 1－1	6
3	阪神武庫川駅自転車駐車場	武庫川町 4 丁目 2 7 地先	6
4	尼崎スポーツの森	扇町 4 3	6
5	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	南塚口町 2－1 7	5
6	尼崎市役所本庁舎	東七松町 1－2 3－1	5
7	中央公園	神田北通 1 丁目付近	4
8	阪神尼崎駅南口	東御園町 9 3	7
9	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場	神田中通 2－2 8	3
10	阪神杭瀬西第 2 駐輪場	杭瀬本町 3－1	6
11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	水明町 3 7 3－6	5
12	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	浜田町 5－3	4
13	阪神大物駅前駐輪場（H30. 12. 26 新設）	大物町 2	4
14	サンランド武庫川（H31. 3. 26 新設）	平左衛門町 2 0－1	4
15	尼崎市記念公園（H31. 3. 26 新設）	西長洲町 1－4－1	4
16	JR 尼崎駅北広場公園（H31. 3. 26 新設）	潮江 1－5	6
17	尼崎城（H31. 3. 29 新設）	北城内 2 7	4
18	ホテルファーストステイ尼崎（R1. 8. 21 新設）	東難波町 5－1 6－2 6	4
19	JR 立花駅第 6 自転車駐車場（R1. 11. 20 新設）	七松町 2 丁目 2 地先	10
20	サイクルベースあさひ山幹塚口店（R1. 12. 15 新設）	名神町 2－1 8－9	4
21	阪急園田駅西第 2 自転車駐車場（R2. 3. 3 新設）	東園田町 4 丁目	5
22	JR 塚口駅東第 2 自転車駐車場（R2. 3. 3 新設）	上坂部 1 丁目	6
23	JR 塚口駅西自転車駐車場（R2. 3. 3 新設）	東塚口町 1－9－2 3	5
24	サイクルベースあさひ尼崎次屋店（R2. 3. 4 新設）	次屋 3－1 1－1	4
合計	24 箇所	—	123

2 利用実態

(1) 概要

分析対象期間（平成 30 年 12 月 1 日から令和 2 年 3 月 31 日までの 1 年 4 カ月間）

項目	令和2年3月31日時点
総利用回数（注3）	12,093
平均利用回数/日	24.8
総利用ユーザー数（注4）	1,966
平均利用回数/ユーザー	6.2

注3 総利用回数とは、貸出・返却のいずれかまたは貸出・返却の両方について、市内24箇所のサイクルポートのいずれかが使われた移動パターンの回数である。

注4 総利用ユーザー数とは、一度でも尼崎市内のサイクルポートを利用したことのあるユーザーである。

(2) 月別実験規模

利用ユーザー数は順調に伸びた。平成31年3月から池田市、令和元年7月から西宮市、同年11月から豊中市といった近隣自治体でも本市と同様の運営事業者のシステムを利用した実証実験が開始されたこともあり、ユーザーの生活圏内での認知度が上がったと考えられる。

	平成30年	平成31年／令和元年												令和2年		
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
自転車数 （注5）	39	31	30	55	59	75	68	92	101	114	115	95	95	95	94	141
ポート数 （注6）	13	13	13	17	17	17	17	17	18	18	18	19	20	20	20	24
ラック数 （注6）	63	63	63	81	81	81	81	81	84	84	84	98	102	103	103	123
利用ユーザー数 （注7）	99	111	127	160	180	218	270	295	347	338	351	432	371	360	338	398

注5 自転車数とは、各月で利用された自転車数の合計である。同車両番号が利用された場合は1と数える。

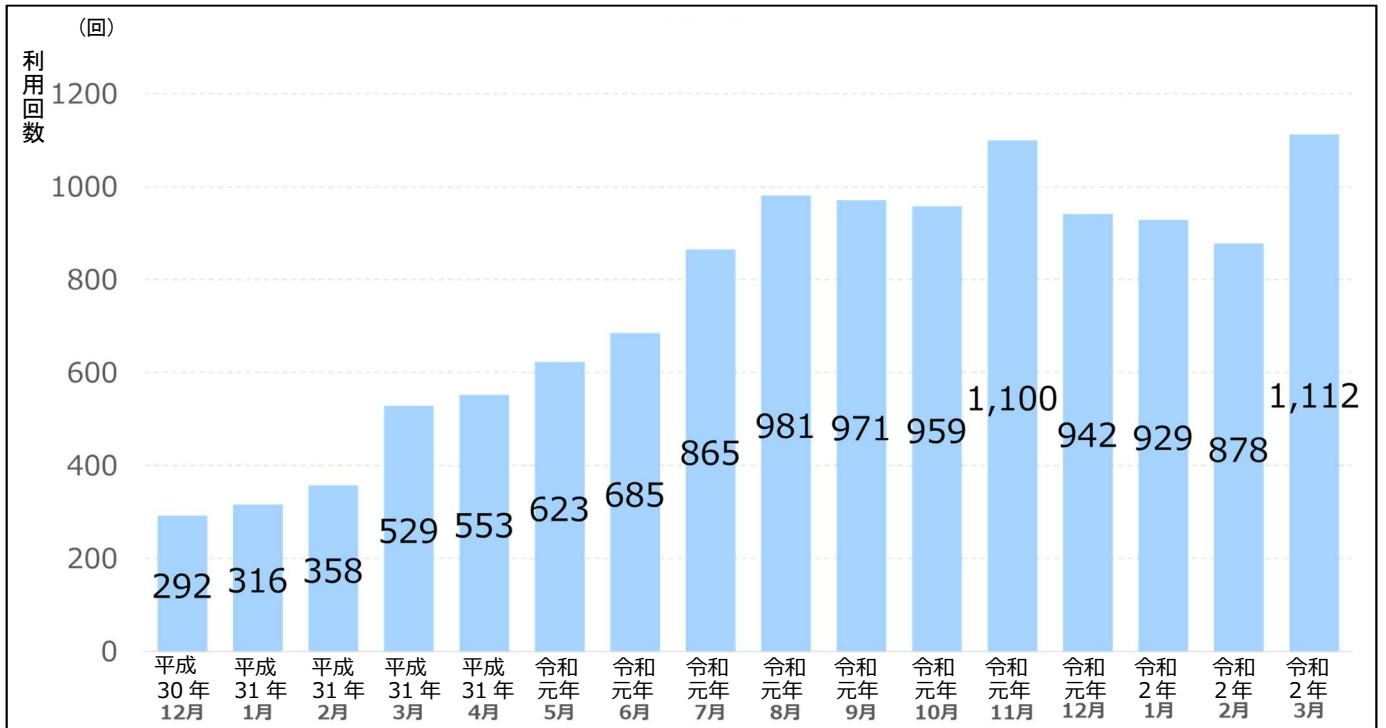
注6 ポート数及びラック数はいずれも各月末日時点

注7 各月の利用ユーザー数は、同一のユーザーが複数の月で利用している場合、月ごとにカウントするため、平成30年12月から令和2年3月までの数の合計と2（1）の総利用ユーザー数とは一致しない。

(3) 月別利用回数

利用回数は、実験開始当初の292回から令和2年3月末時点で1,112回へ、1日当たりでは、実験開始当初の9.4回から35.9回へ、およそ3.8倍になっている。サイクルポートを順次増設したこと及び設置したサイクルポートがユーザーへ浸透・定着したことによるとみられる。

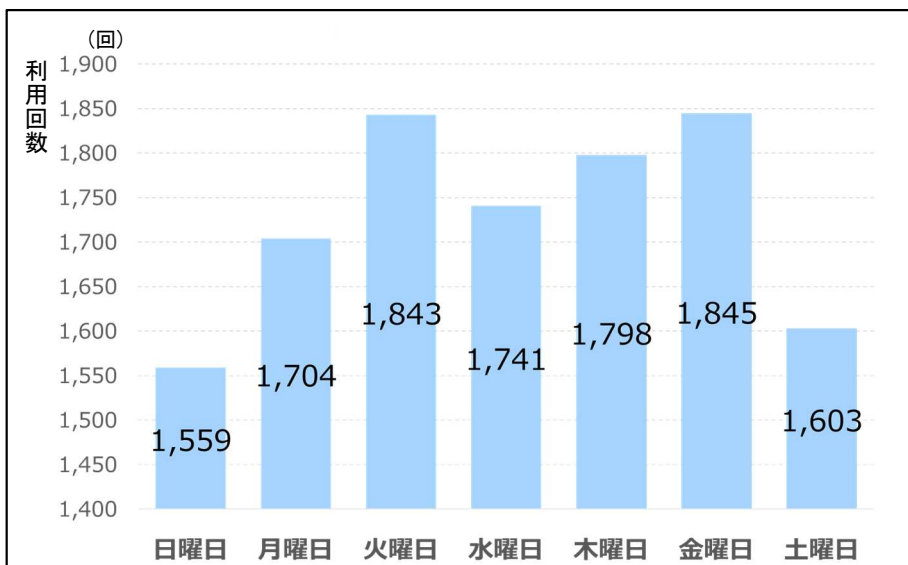
令和元年9月、10月における利用回数が前月よりも減となったのは、悪天候が続いたことが要因と考えられる。（令和元年10月11日夕方から13日昼頃までは台風19号の影響でポートの稼働を休止。）令和元年12月中旬から冷え込みが厳しくなり、令和2年2月にかけて利用回数が低調に推移した。令和2年3月には、気候が温暖になったことから利用回数が増え、過去最多となったものとみられる。（注8）



注8 平成31年4月、令和元年5月、同年6月、同年7月の利用回数について、返金処理等による過去案件の修正により、中間報告時点から数値を修正。

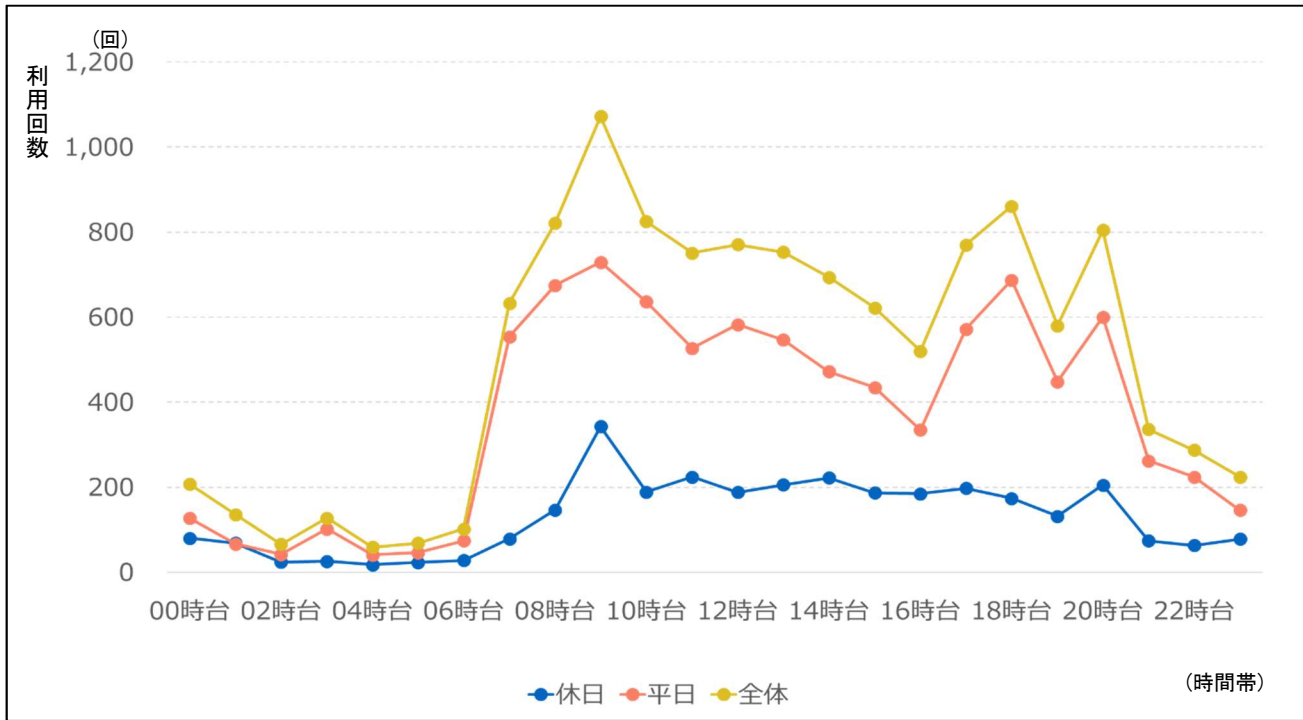
(4) 曜日別利用回数（総計）

土日よりも平日の利用が多く、金曜日の利用が最も多い。



(5) 平日・休日別 貸出時間帯別利用回数（総計）

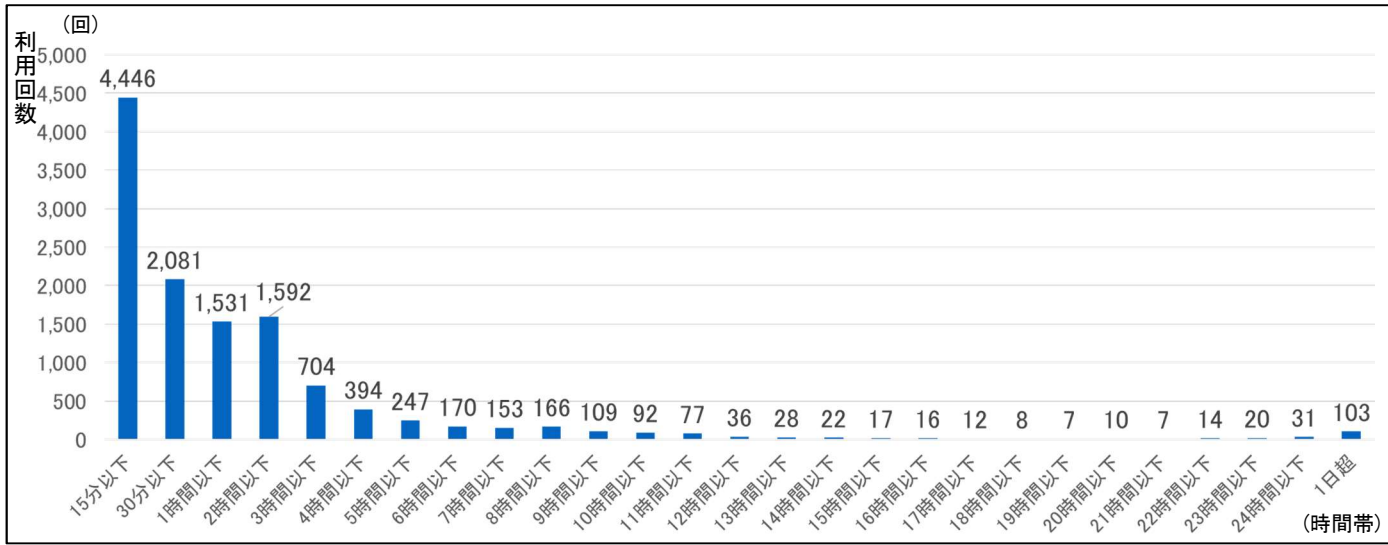
平日については8時から9時台及び18時台、休日については9時台の利用が非常に多く、既設サイクルポート近隣を生活圏にしている利用者による平日の通勤通学や休日の外出時の移動手段として利用されていると考えられる。



(6) 利用時間別利用回数

15 分以下の短時間利用が最も多く、アンケート結果（後述）から、日常の短距離移動の手段としての利用が広まっていると考えられる。

	平成30年	平成31年／令和元年												令和2年			計
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
15分以下	105	126	130	191	213	224	246	308	364	352	330	337	340	352	365	463	4,446
16～30分以下	57	50	78	90	118	139	126	161	178	152	160	197	159	142	122	152	2,081
31分～2時間以下	82	71	77	139	143	156	181	214	243	265	255	310	224	259	225	279	3,123
2時間～4時間以下	24	33	31	47	35	47	80	88	70	87	91	106	110	72	80	97	1,098
4時間～10時間以下	20	26	33	51	29	28	32	62	78	80	77	110	89	76	62	84	937
10時間超	4	10	9	11	15	29	20	32	48	35	46	40	20	28	24	37	408
計	292	316	358	529	553	623	685	865	981	971	959	1,100	942	929	878	1,112	12,093



(7) サイクルポート別利用回数（貸出・返却別）

鉄道利用者の乗り降りが多い阪神尼崎駅、JR 尼崎駅、JR 立花駅前のサイクルポートを中心に多く利用されている。

貸出			返却		
ランク	サイクルポート	利用回数	ランク	サイクルポート	利用回数
1	阪神尼崎駅南口	1,589	1	阪神尼崎駅南口	1,408
2	JR尼崎駅北広場公園	1,284	2	JR尼崎駅北広場公園	1,291
3	JR立花駅北自転車駐車場	1,167	3	JR立花駅北自転車駐車場	1,199
4	中央公園	983	4	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	971
5	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	938	5	中央公園	951
6	阪神武庫川駅自転車駐車場	788	6	阪神武庫川駅自転車駐車場	817
7	尼崎市役所本庁舎	769	7	尼崎市役所本庁舎	780
8	尼崎スポーツの森	633	8	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	658
9	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	626	9	尼崎スポーツの森	643
10	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	580	10	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	583
11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	444	11	阪神尼崎センタープール前駐輪場	493
12	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場	332	12	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン高架下駐輪場	344
13	阪神杭瀬西第2駐輪場	231	13	阪神杭瀬西第2駐輪場	266
14	阪神大物駅前駐輪場	181	14	阪神大物駅前駐輪場	196
15	JR立花駅第6自転車駐車場	175	15	尼崎市記念公園	184
16	尼崎市記念公園	173	16	JR立花駅第6自転車駐車場	176
17	サンランド武庫川	95	17	サンランド武庫川	113
18	尼崎城	95	18	尼崎城	108
19	ホテルファーストステイ尼崎	63	19	ホテルファーストステイ尼崎	74
20	サイクルベースあさひ山幹塚口店	49	20	サイクルベースあさひ山幹塚口店	50
21	サイクルベースあさひ尼崎次屋店	12	21	JR塚口駅東第2自転車駐車場	17
22	JR塚口駅東第2自転車駐車場	10	22	JR塚口駅西自転車駐車場	12
23	JR塚口駅西自転車駐車場	8	23	阪急園田駅西第2自転車駐車場	12
24	阪急園田駅西第2自転車駐車場	8	24	サイクルベースあさひ尼崎次屋店	11
計		11,233	計		11,357

(8) 移動パターン別利用回数（上位 40）

駅前サイクルポートを出発し同駅前サイクルポートへ戻る利用の他、駅前サイクルポートと「尼崎スポーツの森」「サイクルベースあさひ尼崎浜田店」「尼崎市役所本庁舎」等の施設サイクルポート間の移動が上位を占めており、尼っ子リンリンロードや尼崎21世紀の森など新たな魅力の発見の手段となっていると考える。同時に、JR、阪急、阪神の鉄道駅相互間における南北方向の移動も多く、南北移動の利便性を高めていると考える。

ランク	移動パターン（貸出サイクルポート → 返却サイクルポート）	回数
1	阪神尼崎駅南口 → 阪神尼崎駅南口	630
1	JR尼崎駅北広場公園 → JR尼崎駅北広場公園	630
3	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場 → 阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	460
4	阪神武庫川駅自転車駐車場 → 尼崎スポーツの森	456
5	尼崎スポーツの森 → 阪神武庫川駅自転車駐車場	446
6	JR立花駅北自転車駐車場 → JR立花駅北自転車駐車場	419
7	中央公園 → 中央公園	335
8	阪神尼崎駅南口 → サイクルベースあさひ尼崎浜田店	292
9	サイクルベースあさひ尼崎浜田店 → 阪神尼崎駅南口	284
10	JR立花駅北自転車駐車場 → 阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場	222
11	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場 → JR立花駅北自転車駐車場	220
12	尼崎市役所本庁舎 → 阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	216
13	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場 → 尼崎市役所本庁舎	206
14	中央公園 → 尼崎市役所本庁舎	189
15	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場 → 阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	177
16	尼崎市役所本庁舎 → 中央公園	155
17	阪神尼崎センタープール前駐輪場 → 阪神尼崎センタープール前駐輪場	153
18	JR尼崎駅北広場公園 → 中央公園	150
19	阪神尼崎駅西 アマスタアムセン高架下駐輪場 → 阪神尼崎駅西 アマスタアムセン高架下駐輪場	144
20	阪神武庫川駅自転車駐車場 → 阪神武庫川駅自転車駐車場	140
21	JR立花駅北自転車駐車場 → サイクルベースあさひ尼崎浜田店	128
22	中央公園 → JR尼崎駅北広場公園	123
23	サイクルベースあさひ尼崎浜田店 → JR立花駅北自転車駐車場	112
24	JR立花駅北自転車駐車場 → 尼崎市役所本庁舎	109
25	阪神尼崎駅南口 → JR尼崎駅北広場公園	83
26	尼崎市役所本庁舎 → JR立花駅北自転車駐車場	77
27	JR尼崎駅北広場公園 → 阪神尼崎駅南口	76
28	阪神尼崎センタープール前駐輪場 → 尼崎スポーツの森	74
29	阪神尼崎駅南口 → JR立花駅北自転車駐車場	72
30	JR立花駅北自転車駐車場 → 阪神尼崎センタープール前駐輪場	68
31	阪神尼崎駅南口 → 中央公園	67
32	尼崎スポーツの森 → 阪神尼崎センタープール前駐輪場	66
33	阪神杭瀬西第2駐輪場 → 阪神杭瀬西第2駐輪場	65
33	尼崎市役所本庁舎 → 阪神尼崎駅南口	65
35	尼崎市役所本庁舎 → 尼崎市役所本庁舎	61
36	阪神武庫川駅自転車駐車場 → サンランド武庫川	59
36	阪神大物駅前駐輪場 → 阪神大物駅前駐輪場	59
38	サンランド武庫川 → 阪神武庫川駅自転車駐車場	58
38	阪急武庫之荘駅南口自転車駐車場 → 尼崎市役所本庁舎	58
40	阪神尼崎駅南口 → 阪神尼崎駅西 アマスタアムセン高架下駐輪場	55

3 アンケート調査

(1) 調査概要

ア 実施者	OpenStreet 株式会社
イ 対象者	実証実験開始後に尼崎市で利用をしたことがあるユーザー
ウ 対象者の抽出方法	OpenStreet 株式会社のデータベースから抽出
エ 回答期間	令和 2 年 3 月 18 日から令和 2 年 3 月 25 日まで

(2) アンケート結果

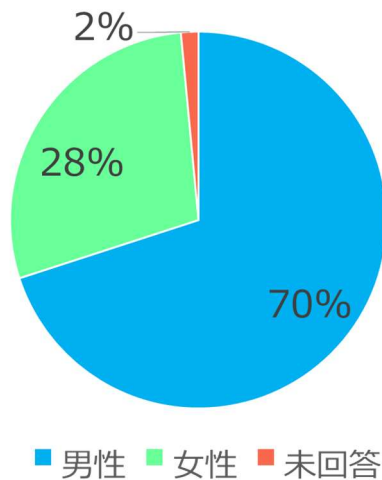
ア 回答者数 200 人

イ 集計

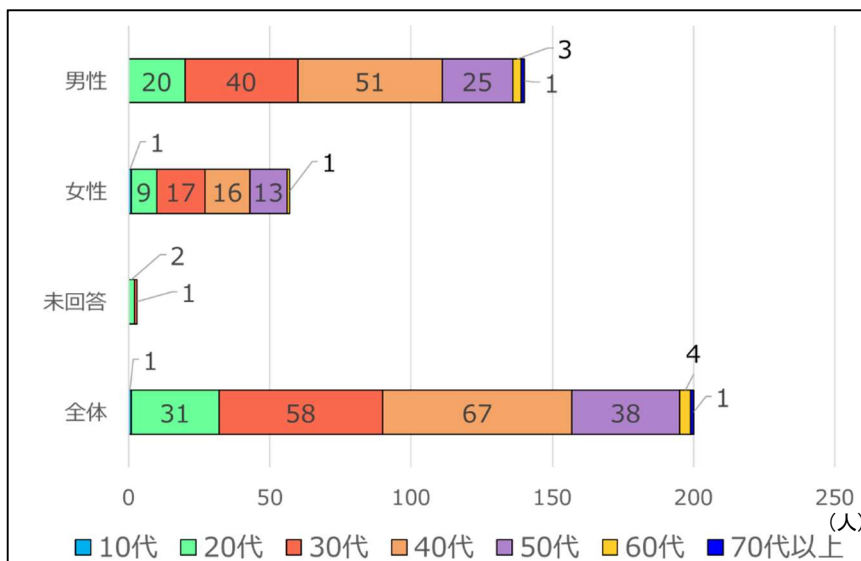
a 属性

20 代から 50 代までの男性を中心に多く利用されている。また、市外在住者が約 6 割である。市内在住者で自分の自転車を所有していて、かつコミュニティサイクルを利用している利用者也一定数いる。

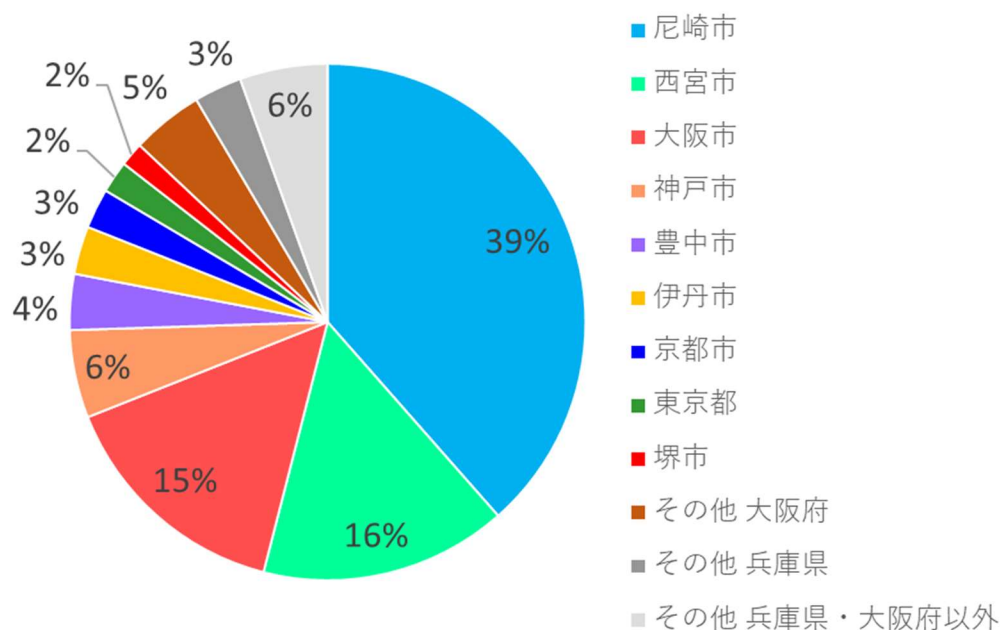
(a-1) 回答者の性別



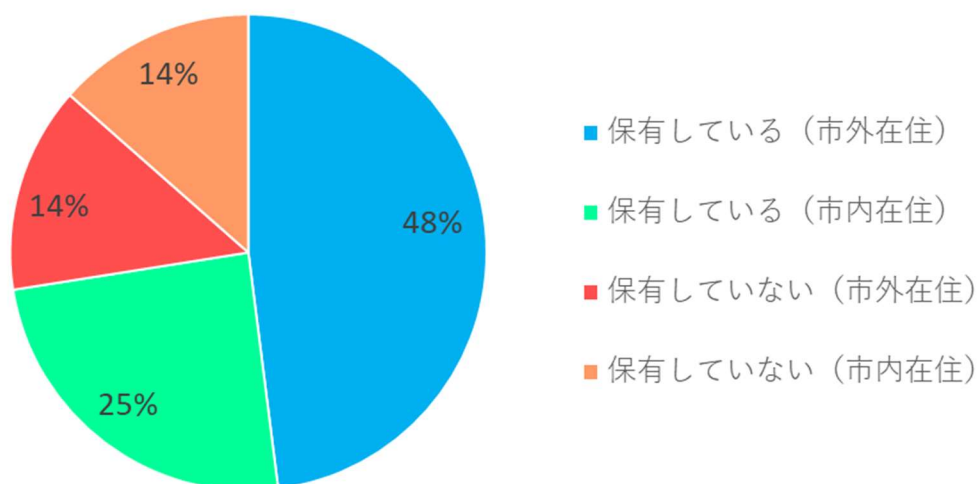
(a-2) 回答者の年代



(a-3) 回答者の居住地



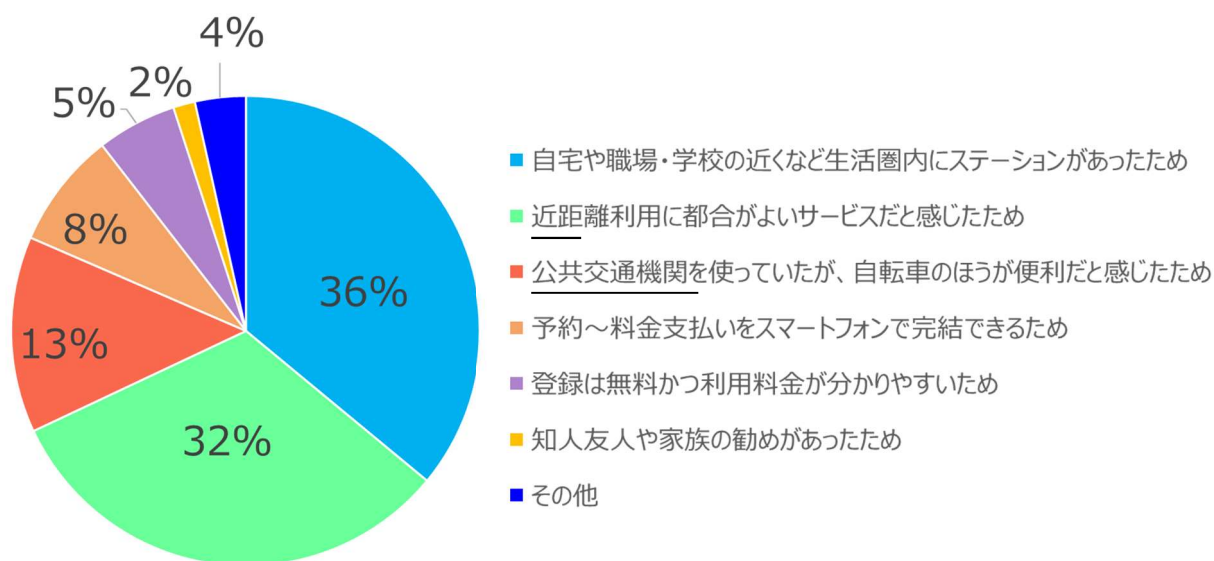
(a-4) 自宅に自分の自転車を保有しているか



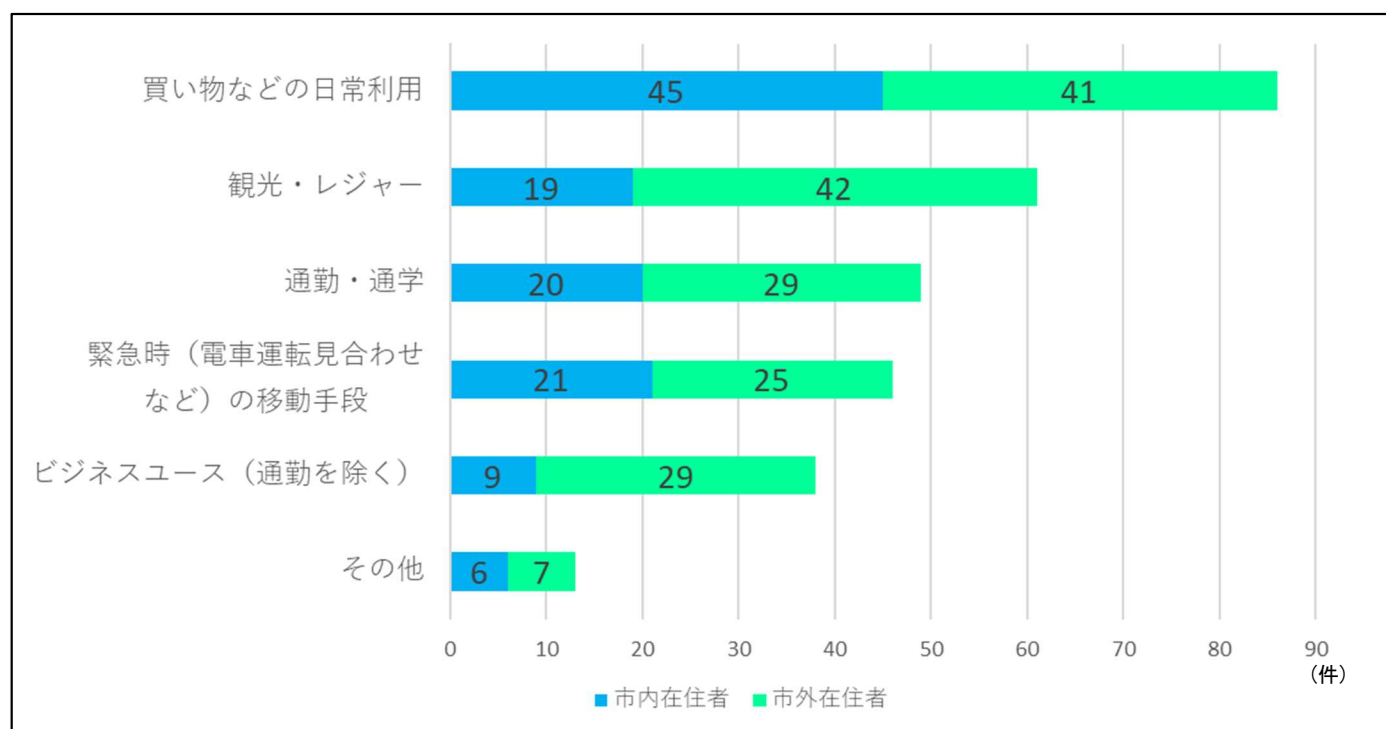
b コミュニティサイクルの利用状況

中間報告時点よりも、近距離利用に都合が良いサービスだと感じたことがきっかけで利用登録をしたユーザーの割合が多く、ユーザーの間でコミュニティサイクルが近距離での移動に適した手段であるという認識が浸透しつつあるとみられる。駅前のサイクルポートを中心に、市内在住者による買い物などの日常利用及び市外在住者による観光・レジャーやビジネスユースなどのために多く利用がされている他、緊急時の移動手段としても使われている。また、月に1～3回の利用が大半を占めており、目的地まで1,600m（徒歩20分）以上の距離がある場合での利用希望が最も多い。

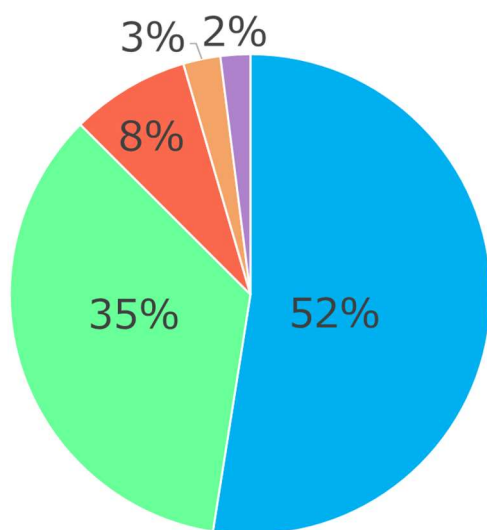
(b-1) コミュニティサイクルを利用登録したきっかけ



(b-2) コミュニティサイクルの利用目的（複数選択可）

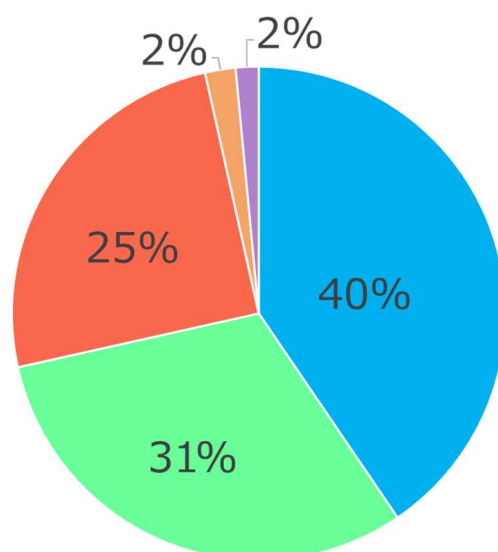


(b-3) コミュニティサイクルの利用頻度



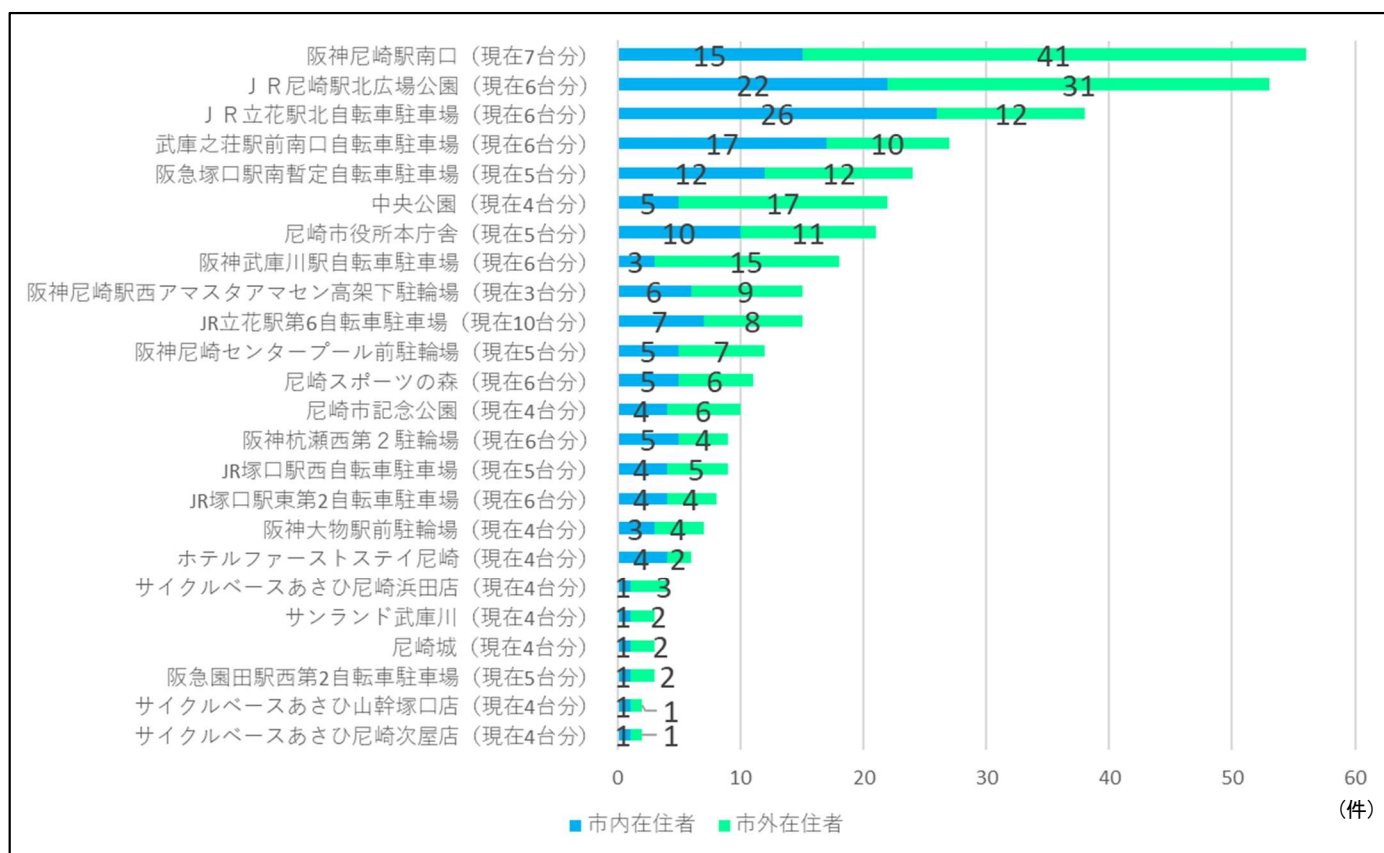
■ 月1回以下 ■ 月2〜3回
 ■ 週1〜2回 ■ 週3〜4回
 ■ ほぼ毎日

(b-4) コミュニティサイクルを利用したい距離



■ 1,600m (徒歩20分程度) 以上
 ■ 1,200m (徒歩15分程度) 以上
 ■ 800m (徒歩10分程度) 以上
 ■ 400m (徒歩5分程度) 以上
 ■ 240m (徒歩3分程度) 以上

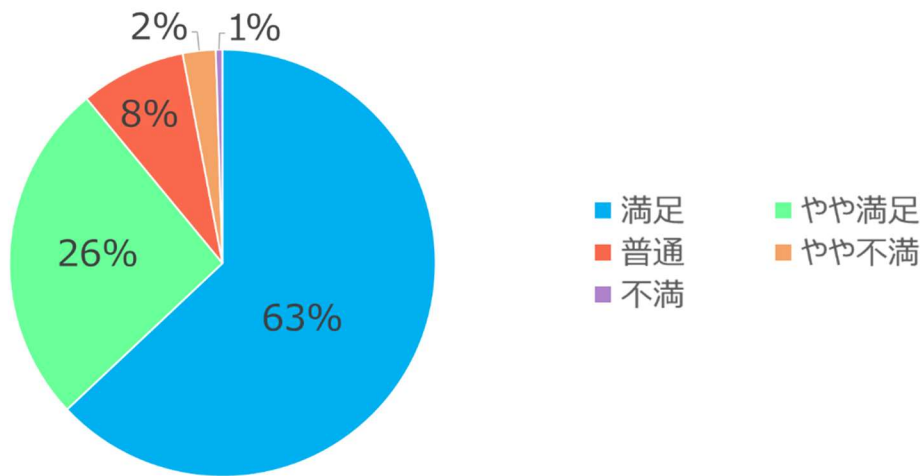
(b-5) よく利用するサイクルポート（複数選択可）



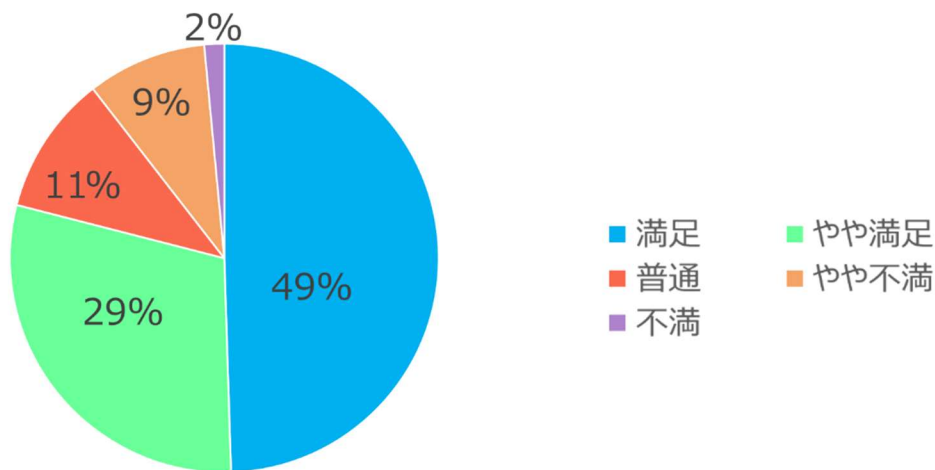
c コミュニティサイクルの満足度

自転車の性能やシステムの利用方法については大多数の利用者が満足している。利用料金については、令和元年11月の改定により中間報告時よりも満足度が下がった。また、自転車の台数を増やしてほしいという意見が一定数あり、駅前のサイクルポートでのスペース及び全体としてのサイクルポートそのものの数については大半の利用者が不十分であると感じている。スーパーやショッピングモールなどへのサイクルポート新設の要望が約7割あった。実験期間中にも、サイクルポートの新設や既存サイクルポートのラック増設を行ったが、利用者の更なる利便性向上のためには、継続したサイクルポート数及びラック数の拡充が求められている。

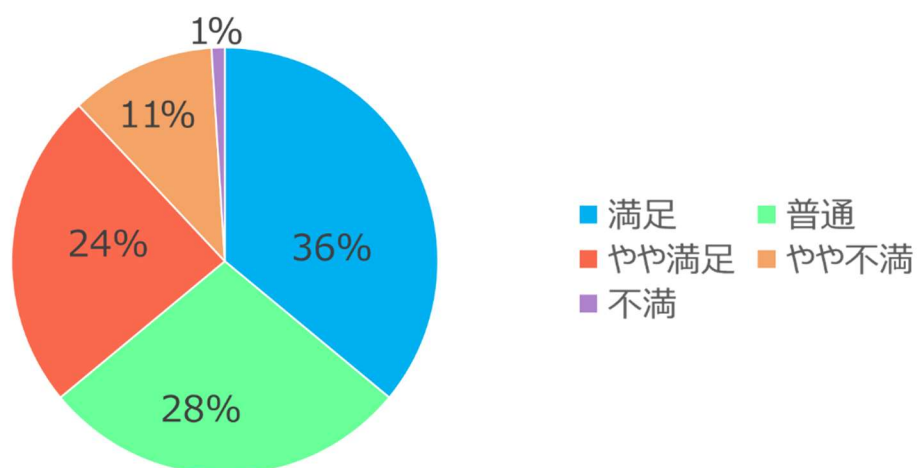
(c-1) 自転車の性能（電動アシスト機能、付属のタッチパネルの操作性等）



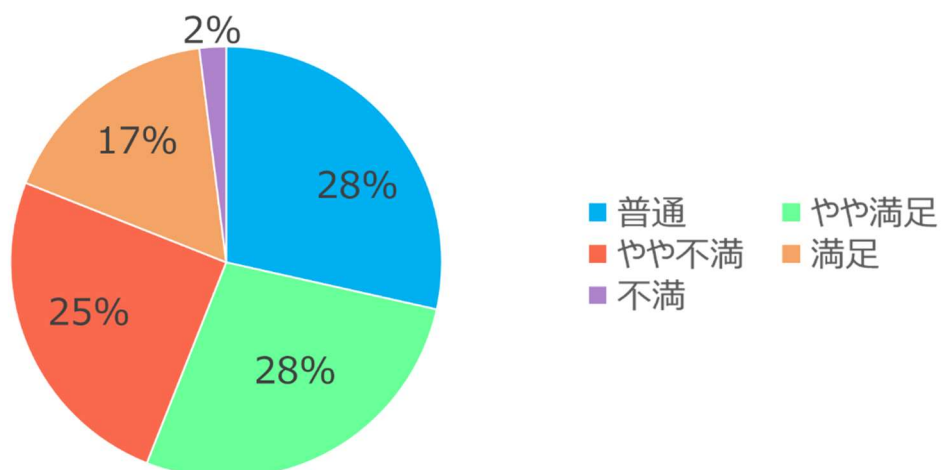
(c-2) 自転車の利用方法（ユーザー登録、予約、貸出、返却）



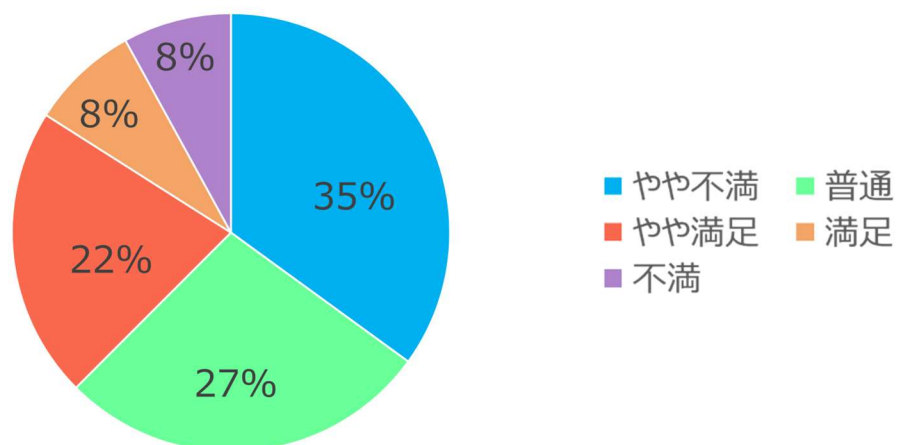
(c-3) 利用料金



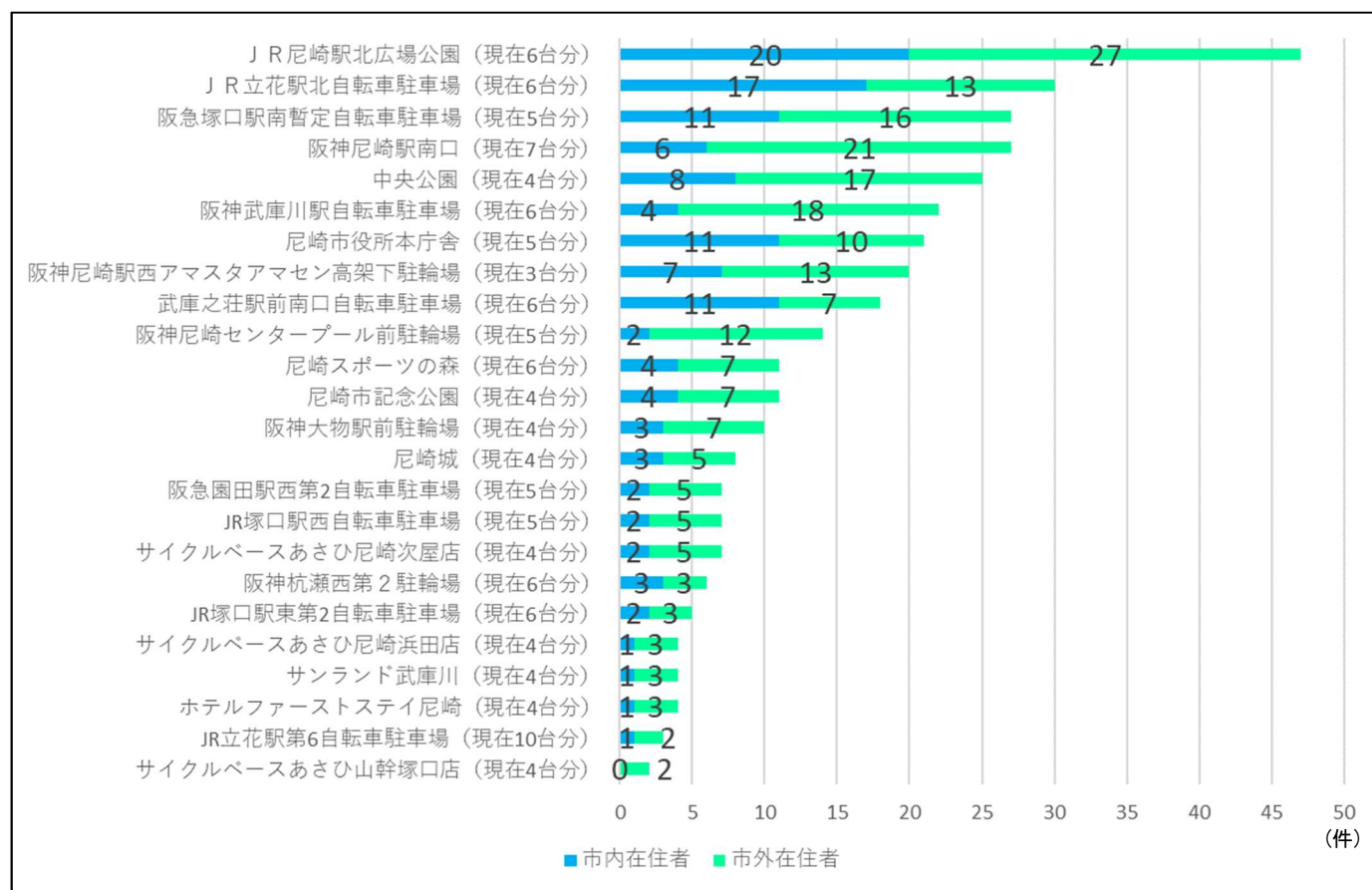
(c-4) 自転車の台数



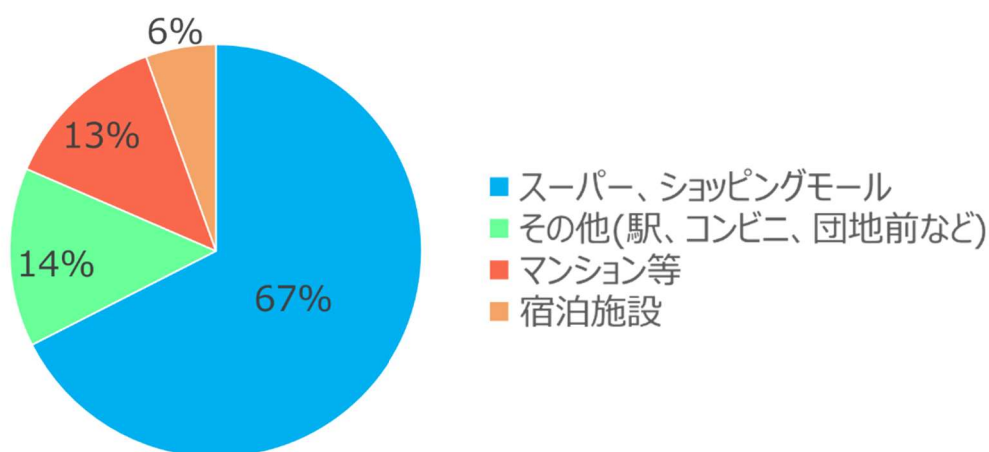
(c-5) サイクルポート数



(c-6) 利用可能スペースを増やしてほしいサイクルポート（複数選択可）



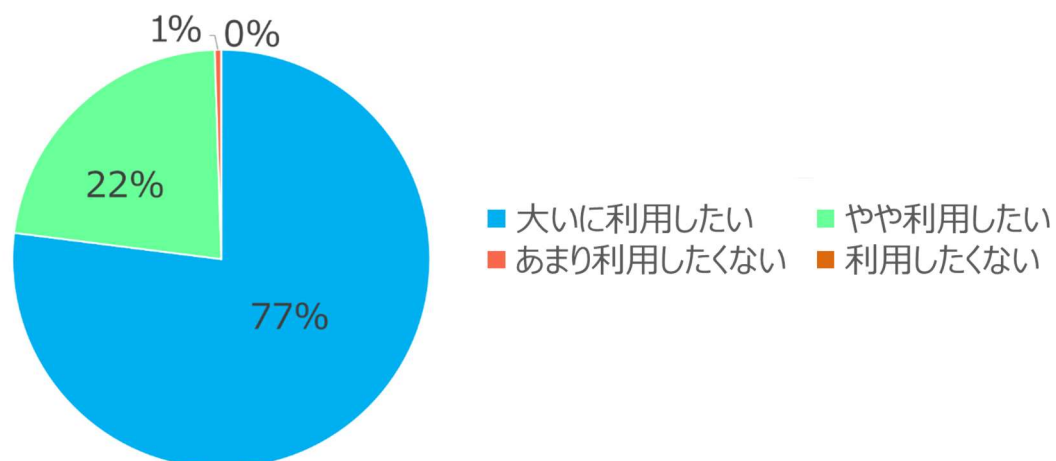
(c-7) 新たにサイクルポートを設置してほしい場所



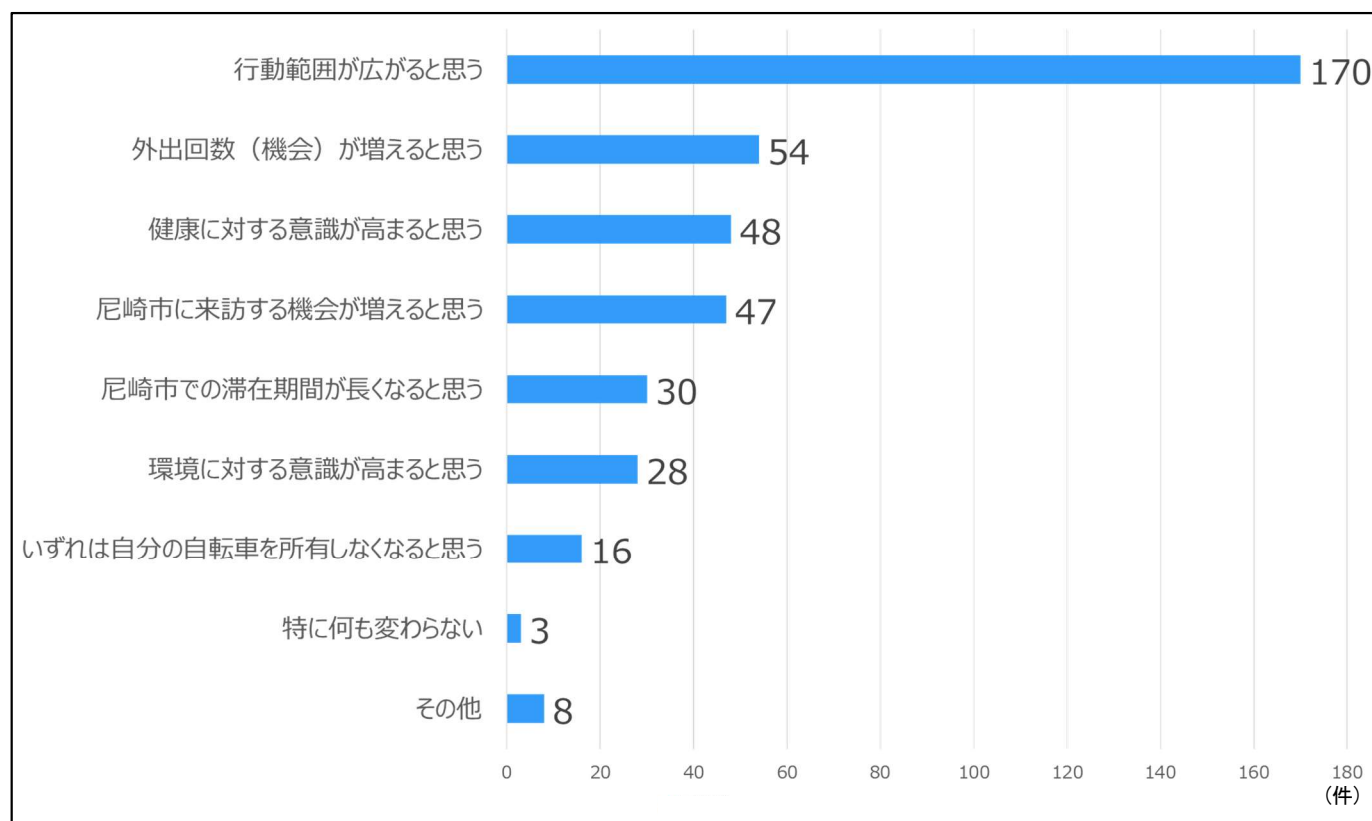
d コミュニティサイクルの本格稼働に向けて

今後も利用したいとほぼ全員が考えている。また、コミュニティサイクルによって行動範囲が広がると8割以上の利用者が考えている。

(d-1) 今後コミュニティサイクルを利用したいか



(d-2) コミュニティサイクルによって期待される自身の行動の変化（複数選択可）



e その他、コミュニティサイクルに対するご意見など（自由記述）

(e-1) サイクルポートについて

サイクルポート数及びラック数の拡充を望む意見が多くみられた。サイクルポートへの無人充電設備や空気入れの設置の要望もあった。

(e-2) サービス内容について

コミュニティサイクルを用いた市内の移動や市内外間の移動に便利であったという意見が多い一方で、設備面の充実を求める要望や料金体系に対する不満の意見もあった。また、コミュニティサイクルを知らない人も多いと思うので広報をするべきだという意見もあった。

(e-3) コミュニティサイクル事業について

コミュニティサイクル事業の継続や本格稼働を望む声が多くみられた。

4 今後の取組

実証実験の開始後、月毎に利用者が増加している傾向があったことなどから、令和2年4月1日から令和3年3月31日までの1年間を「実験終了後の措置期間」として、実験中のサイクルポートの設置数を可能な限り維持する形でコミュニティサイクルを継続することとなった。今後、更に利用を促進し、効果を高めていくためには、各種事業者と連携した駅前や駅間の中間地点へのサイクルポート拡充を進めていくことが望ましい。

同時に、措置期間中は実験の効果検証を行い、その結果を踏まえ、令和3年4月1日以降のコミュニティサイクルのあり方等を検討する。効果検証の結果、実験の目的に資する効果が実証された場合は、令和3年度以降も本市によるコミュニティサイクル・ビジネスへの関与を継続する可能性があるが、その場合、利便性を維持していくため、公共用地等の活用などの支援を検討していく必要がある。

以 上